

*Mlisetic Yurac, Vladimir*

## Integración y ordenamiento territorial oportunidades de desarrollo para el norte chileno y argentino

---

**II Jornadas de Geografía de la UNLP**

*13 al 15 de septiembre de 2000*

*Mlisetic Yurac, V. (2000). Integración y ordenamiento territorial oportunidades de desarrollo para el norte chileno y argentino. II Jornadas de Geografía de la UNLP, 13 al 15 de septiembre de 2000, La Plata, Argentina. Resignificando una geografía para todos. En Memoria Académica. Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.13402/ev.13402.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.13402/ev.13402.pdf)*

Información adicional en [www.memoria.fahce.unlp.edu.ar](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

# **INTEGRACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

## **OPORTUNIDADES DE DESARROLLO PARA EL NORTE CHILENO Y ARGENTINO**

*Vladimir Missetic Yurac*  
*Facultad de Arquitectura, Construcción e Ingeniería*  
*Civil de la Universidad Católica del Norte*  
[vmissetic@ucn.cl](mailto:vmissetic@ucn.cl)

### **Introducción**

Las oportunidades de desarrollo en las desérticas regiones del Norte de Chile se han sustentado básicamente en la explotación de sus recursos naturales, fundamentalmente aquellos de carácter minero-industrial. Lo anterior implica reconocer que dichos recursos no son renovables y, por lo tanto, su vigencia es relativa. Esta situación se complica si se considera que la región carece de una adecuada diversificación económica que le permita, ante un eventual agotamiento de sus recursos mineros, mantener y aumentar los niveles de ingreso y desarrollo que le otorga esa actividad.

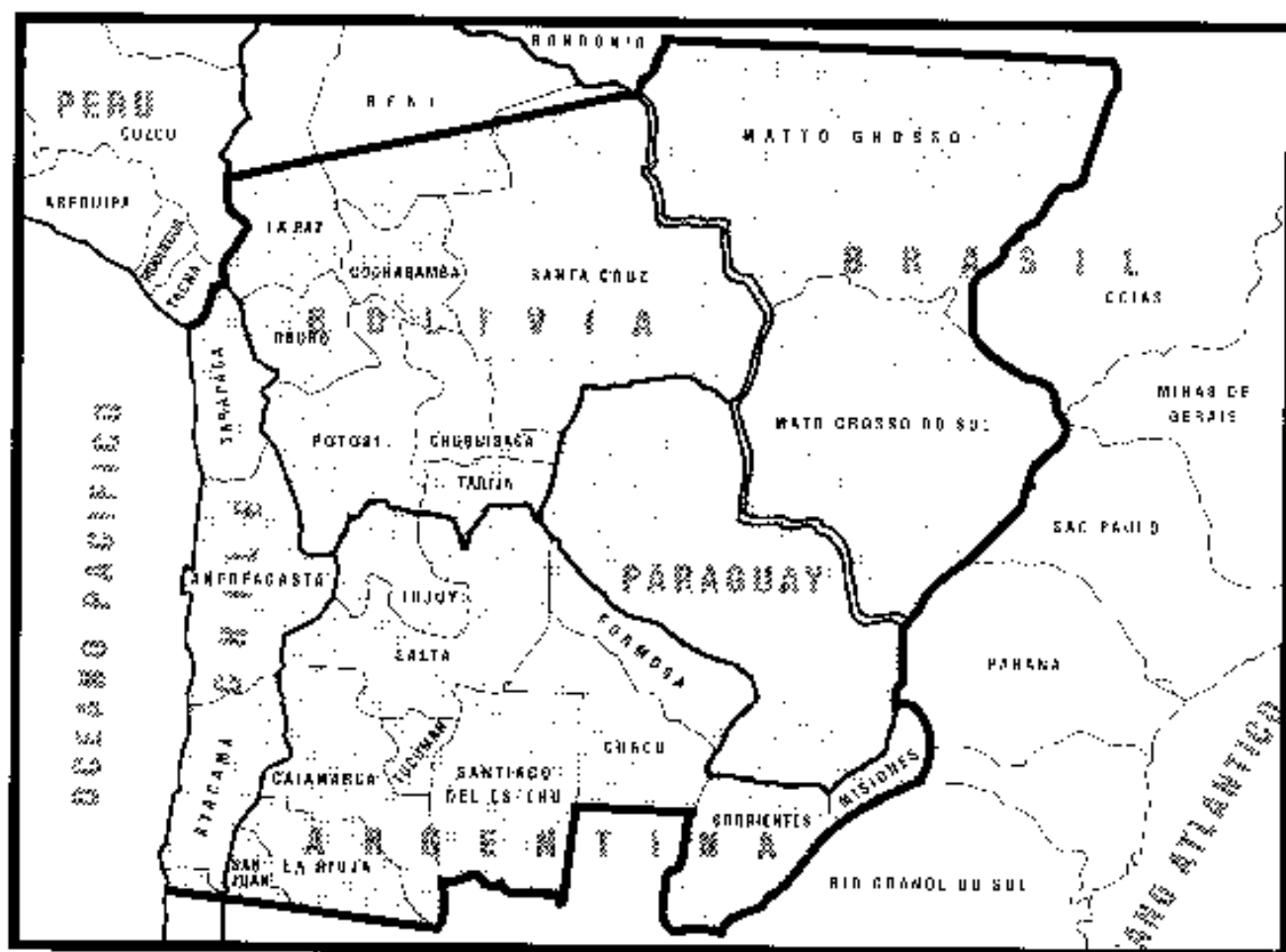
Con relación a la actividad industrial, ésta se encuentra también limitada en su desarrollo, específicamente por los altos costos de energía y agua, los cuales encarecen los productos finales manufacturados en la región y reducen las posibilidades de competir en precios con otras industrias similares localizadas en regiones del centro y sur del país.

En el caso del Norte Argentino, existen enormes porciones de territorio agrícola-ganadero que no son explotados económicamente. Entre las diversas causales que explican esta situación, están las limitaciones en el acceso a nuevos y mayores mercados que permitan colocar en el comercio exterior los excedentes de producción de dichas tierras, los sistemas tradicionales de comercialización y distribución, más la escasez de recursos humanos y tecnológicos especializados que gestionen una modernización de los sectores productivos y de servicios.

Por lo señalado, es imperativo buscar nuevas actividades que refuercen y dinamicen la economía regional. Entre las alternativas que existen para el logro de tales propósitos, surge la posibilidad de integración con los países vecinos del área del trópico de Capricornio, principalmente con el norte argentino, considerando que los puertos del Norte de Chile ofrecen una estratégica situación geográfica, frente a la cuenca del océano Pacífico, hacia la cual puede canalizarse el flujo comercial de las regiones trasandinas; por tal razón, un proceso de integración física y económica, más un eficiente ordenamiento territorial de las funciones productivas y de servicios, deben ser consideradas como una real oportunidad de desarrollo para esta macroregión.

Para un futuro próximo, con los proyectos GEICOS (patrocinado por grupos empresariales del Centro Oeste Sudamericano) y ZICOSUR (liderado por los gobiernos regionales y provinciales de la macroregión), se espera iniciar una creciente demanda de actividades en el sector de transportes y servicios de apoyo al comercio internacional, entre el área del Trópico de Capricornio y la Cuenca del Océano Pacífico, incrementando el uso de los pasos fronterizos y las gestiones asociadas a la integración con los países vecinos.

**Fig. N° 1 : Croquis Zona de Integración**



## Proyectos GEICOS y ZICOSUR.

Partiendo del crecimiento económico tradicional de la macroregión, los sectores públicos y privados pretenden a través de estos proyectos lograr una mayor diversificación en el área productiva y de servicios, transformando al Centro Oeste Sudamericano en un eje de integración e intercambio comercial a partir de la consolidación de uno o más corredores bioceánicos de transporte, que logren unir los puertos del Océano Atlántico con los del litoral del Pacífico.

Para conseguir este objetivo, se requieren impulsar una serie de proyectos, básicamente de infraestructura y servicios de apoyo administrativo, que reorienten la actual estructura económica y espacial de la región, de acuerdo a los nuevos requerimientos que demandarán las actividades ligadas al eje de la integración subregional y las vías bioceánicas de transporte.

El mejoramiento de la infraestructura caminera entre los países trasandinos, la modernización de los servicios ferroviarios entre el norte argentino, Bolivia y el norte de Chile, más la creación de una red de infraestructura de servicios portuarios, aduaneros y fitosanitarios, promoverán un reordenamiento de las estructuras económicas y espaciales en la región, generando un nuevo flujo de relaciones interespatiales en el eje de la línea del Trópico de Capricornio, sumándose a la histórica orientación Norte-Sur que posee Chile.

### Características del Comercio Exterior del Área

Desde la perspectiva del Norte de Chile, el proceso de integración se debe articular en torno a la constitución de un sistema económico para el comercio exterior, que satisfaga los antiguos

anhelos de las regiones mediterráneas por tener una salida al Pacífico, vinculándolas a los dinámicos centros económicos adosados a esta cuenca oceánica.

La Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano posee abundantes recursos naturales, explotándose sólo una parte de ellos. En las regiones chilenas, destacan la producción minera, manufacturas básicas de minerales de tipo metalúrgico y químico, la generación de energía eléctrica y la producción pesquera. Las provincias argentinas sobresalen en la producción agropecuaria, silvícola y minera, que no aprovecha a plenitud las grandes riquezas naturales disponibles con la excepción del estaño, el petróleo y el gas natural. Los estados brasileños son productores agrícolas, ganaderos, forestales y, en menor proporción, mineros, poseyendo enormes potencialidades de crecimiento en esos sectores. En cuanto a Paraguay, es el territorio con más bajo aprovechamiento de sus riquezas naturales, exhibiendo bajos niveles de producción agrícola, ganadera, silvícola y minera.

Una constante en todo este territorio, es una actividad manufacturera reducida, ligada a la explotación de los recursos naturales, mostrando un bajo desarrollo tecnológico, salvo en algunos casos particulares como los relacionados a las grandes explotaciones mineras de Chile, el tabaco y parte de los principales productos de exportación argentinos. Como es posible advertir, esta situación está limitando un desarrollo pujante de su economía, la cual se aprecia, además, restringida por la escasa capacidad del poder adquisitivo de la población del área que impide dinamizar la actividad económica.

Como el mercado interno de la ZICOSUR es muy estrecho, se debe asumir que el esfuerzo principal será producir bienes de exportación dirigidos a los países de la Cuenca del Pacífico y, en especial, a los del segmento asiático. Por tanto, el qué producir, está íntimamente ligado a las necesidades actuales y prospectivas de esas economías.

El conjunto de países asiáticos que miran hacia el Océano Pacífico, conforman un escenario económico en creciente expansión, que vive intensamente los procesos de globalización de los mercados e internacionalización de las economías, perfilándose con claridad como el principal complejo productivo, comercial, financiero, de innovación tecnológica y desarrollo global del siglo XXI.

Tal circunstancia, unida a los crecimientos demográficos y las limitaciones tanto en tierras para cultivos y recursos naturales, permite predecir que existirán fuertes presiones por abastecimientos de todo tipo de bienes. Entre ellos, resaltan los que potencialmente puede generar la Zona de Integración.

Actualmente, el intercambio de productos entre las regiones del Centro Oeste Sudamericano y las economías que están ligadas a la Cuenca del Pacífico, tiene por origen o destino puertos del Atlántico, siendo escasamente empleados los del norte de Chile, excepto en el caso de Bolivia, favorecida por convenios especiales. Tal situación, que a primera vista se aprecia antojadiza, habida cuenta de las menores distancias existentes con las costas chilenas, obedece a que la distancia geográfica es por sí sola insuficiente para definir la ruta comercial más ventajosa entre dos puntos. Otro elemento fundamental sería el costo total del flujo de productos, que dependen a su vez de factores relacionados con los costos operativos y la eficiencia en materias de infraestructura, medios de transporte y servicios de apoyo para la circulación de mercancías.

El conjunto de estas consideraciones determina que, en la actualidad, el costo del tráfico de mercaderías hacia los países asiáticos resulte más reducido vía Buenos Aires o Santos que por los puertos del Pacífico. Por otra parte, los productores de las regiones mediterráneas carecen de experiencia y conexiones de negocios con los mercados ribereños del Pacífico, existiendo una gran ausencia de ofertas de operadores y empresas de comercio exterior e intermediarios ligados a mercados asiáticos o de Norteamérica, que factibilicen el comercio.

Lo anteriormente expuesto sustenta la apreciación que la puesta en marcha de un reordenamiento territorial que involucre un eficiente sistema de servicios para el comercio exterior, debe surgir como elemento clave y motriz para el proceso de integración y desarrollo interregional del Centro Oeste Sudamericano.

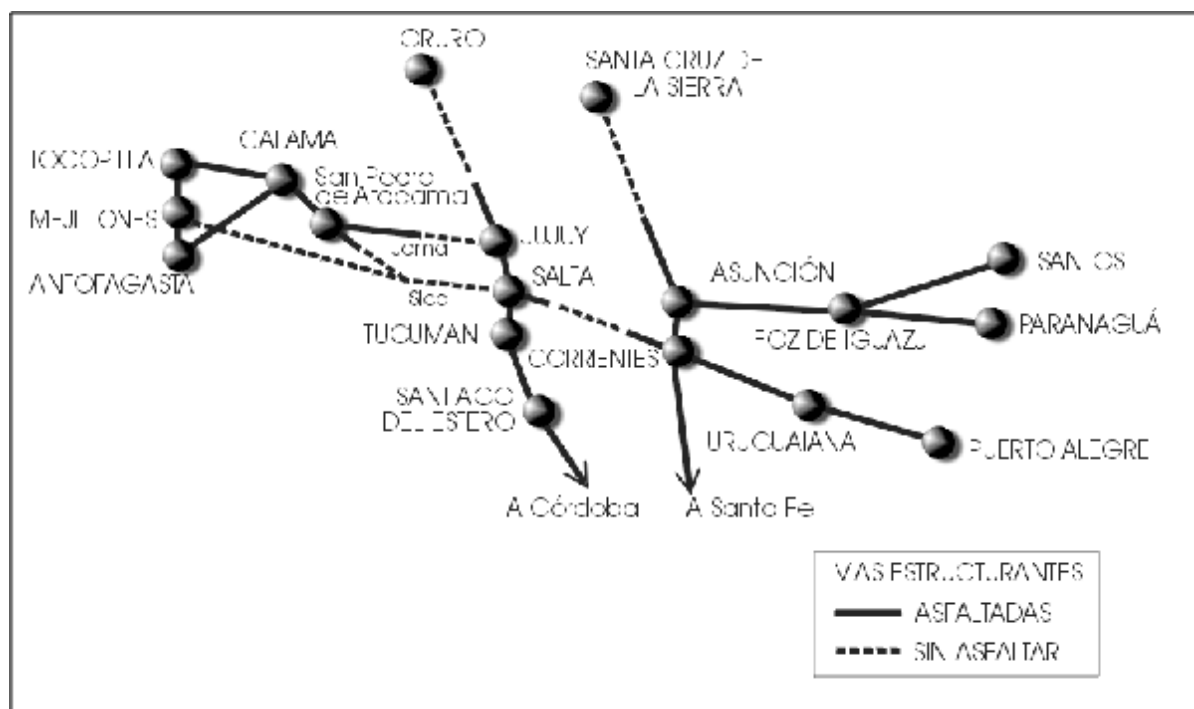
### Corredores Bioceánicos y Ordenamiento Territorial

Hoy, en Chile, estos proyectos de desarrollo impulsados por los Gobiernos regionales y provinciales y el sector empresarial (Asociación de Industriales, Cámara de Comercio, Confederaciones de Transportes y Agencias Navieras), forman parte de una estrategia oficial de desarrollo regional, destinándose grandes inversiones en la concreción de los programas denominados Corredores Bioceánicos del Norte y de Ordenamiento Territorial, como lo son la construcción de un nuevo complejo portuario y el rediseño de los caminos orientados al tráfico comercial internacional.

#### **Primer Corredor Bioceánico**

Partiendo de los puertos de Antofagasta, Tocopilla o Mejillones, circulando hacia el norte de Argentina por los pasos de Jama y Sico, se extiende a Bolivia y Paraguay, para posteriormente cruzar a Brasil por Foz de Iguazú y conectar con los puertos de Santos, Paranaguá y Puerto Alegre .

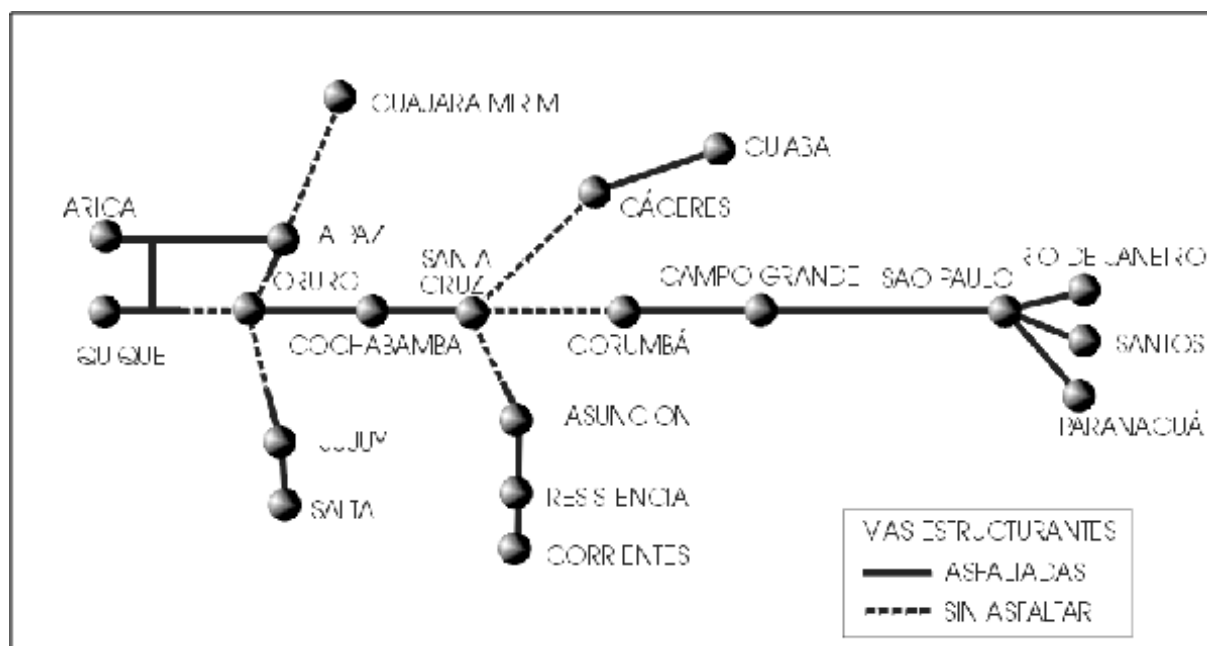
Fig N° 2 : Primer Corredor Bioceánico



#### **Segundo Corredor Bioceánico.**

Tiene como punto de origen o destino los puertos de Arica o Iquique, se conectan en Oruro para acceder a La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra en Bolivia. Desde allí se puede derivar hacia Asunción (Paraguay) y a Corumbá, Campo Grande y Sao Paulo en Brasil, finalizando su recorrido en los puertos de Río de Janeiro y/o Santos .

Fig N° 3 : Segundo Corredor Bioceánico



### Combinación Ferrocarril-Hidro vía

Otras modalidades para acceder a los puertos del norte de Chile, son las alternativas ferroviarias que, combinadas con la Hidrovía que atraviesa Sudamérica, desde el Mato Grosso a Buenos Aires, ofrecen una excelente opción de transporte a gran escala de granos, maderas y otros productos, no sólo para Brasil, sino también para Argentina, Paraguay, Uruguay y Bolivia.

Al igual que los corredores que conforman las carreteras, los corredores ferroviarios corresponden a tramos ya existentes. Estos, combinados con la Hidrovía del Paraguay-Paraná, denominada acertadamente como la "Hidrovía del Mercosur", constituyen opciones que, combinadas, se transforman en una formidable alternativa para el transporte mayor de productos del Mercosur y Bolivia, con destino a la Cuenca del Pacífico.

### Integración y ordenamiento territorial. Resultados esperados.

Por los antecedentes expuestos, el proceso de integración y de ordenamiento territorial representan una oportunidad excepcional para un vigoroso y diversificado crecimiento económico y social de las primeras tres regiones de Chile y el norte argentino.

A la potencialidad que encierra la alianza y complementación con el resto de las economías del Centro Oeste Sudamericano, se espera también un carácter expansivo de estas actividades a todos los territorios aislados de la macroregión, dado los efectos multiplicadores de las zonas portuarias e industriales y los corredores bioceánicos que las conectan: un incremento en el P.B.I., una mejoría en los niveles tecnológicos y un valor agregado mayor en la explotación de los recursos naturales.

El impacto redundaría, entre otras cosas, en la generación de nuevos empleos en las actividades de transporte y servicios anexos, en el desarrollo urbano de los centros poblados que forman parte de los corredores, en la necesidad de atender servicios administrativos derivados del comercio internacional, la atención de la población flotante que existirá entre el gremio de los transportes y en el incremento de las actividades turísticas dentro de la región. Por último, una iniciativa de esta naturaleza permitirá también fortalecer el proceso de

descentralización y promover una modernización en la gestión de los servicios del sector público y privado.

## **Bibliografía:**

- CEPAL : Una primera aproximación al Estudio de Servicios de Transporte en los Espacios de Integración: el caso de Argentina y Chile.CEPAL, Santiago de Chile, 1995.

- GEICOS - CHILE : La integración, una vía interregional para el desarrollo XVII Asamblea Internacional GEICOS.Antofagasta., Chile. Abril 1997

- SECRETARIA REGIONAL DE LA INTEGRACION ANTOFAGASTA-CHILE: ZICOSUR: Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur. Primer Encuentro de la Integración con el Asia Pacífico. Antofagasta, Chile, Abril de 1997.

-UNIVERSIDAD CATOLICA DEL NORTE ANTOFAGASTA: Las Universidades de la Subregión en el proceso de integración y desarrollo del Centro Oeste Sudamericano. Tercer Seminario de Integración Subregional. Resumen Ponencias.Antofagasta, Chile, Julio 1996.